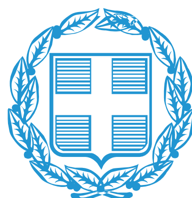


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 130**

26 Μαΐου 2011

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3976

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Κράτους του Κουβέιτ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Κράτους του Κουβέιτ, που υπογράφηκε στην πόλη του Κουβέιτ στις 20 Ιανουαρίου 2010, το κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΚΟΥΒΕΙΤ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση του Κράτους του Κουβέιτ, εφεξής αναφερόμενες ως τα Συμβαλλόμενα Μέρη,

Επιθυμώντας να προωθήσουν την ανάπτυξη των Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Κράτους του Κουβέιτ και να προωθήσουν, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, τη διεθνή συνεργασία στον τομέα αυτό.

Επιθυμώντας να εφαρμόζονται, σε αυτές τις μεταφορές, οι αρχές και οι διατάξεις της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και της Συμφωνίας Διαμετακόμισης Διεθνών Αεροπορικών Μεταφορών, που τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο την εβδόμη Δεκεμβρίου 1944,

Συμφώνησαν στα εξής:

Άρθρο 1
ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εφόσον το κείμενο δεν ορίζει διαφορετικά:

α) «ΣΥΜΒΑΣΗ», σημαίνει τη Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο την εβδόμη Δεκεμβρίου του 1944, και περιλαμβάνει οποιοδήποτε Παράρτημα υιοθετήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 90 της εν λόγω Σύμβασης και κάθε τροποποίηση των Παραρτημάτων ή της Σύμβασης, βάσει των Άρθρων της 90 και 94, υπό τον όρο ότι αυτά τα Παραρτήματα και οι τροποποιήσεις έχουν εγκριθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

β) «ΣΥΜΦΩΝΙΑ», σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημα που επισυνάπτεται σε αυτή, καθώς και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις της Συμφωνίας ή του Παραρτήματος

γ) «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ» σημαίνει, στην περίπτωση του Κράτους του Κουβέιτ, τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή, και στις δύο περιπτώσεις, κάθε άλλο πρόσωπο ή υπηρεσία εξουσιοδοτημένα να εκτελούν τα καθήκοντα που ασκούνται από τις εν λόγω αρχές,

δ) «ΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» σημαίνει οποιονδήποτε αερομεταφορέα τον οποίο ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει διορίσει, εγγράφως, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 3 της παρούσας Συμφωνίας, ως αερομεταφορέα ο οποίος πρόκειται να πραγματοποιεί τα συμφωνηθέντα αεροπορικά δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές, σύμφωνα με το Άρθρο 2 της παρούσας Συμφωνίας,

ε) «ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ», «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ», «ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ» και «ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ» θα έχουν, για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, την έννοια που προβλέπεται στα Άρθρα 2 και 96 της Σύμβασης,

στ) «ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ» σημαίνει:

Ι) σε σχέση με ένα αεροσκάφος, το ωφέλιμο φορτίο του αεροσκάφους το οποίο είναι διαθέσιμο σε μια διαδρομή ή σε ένα τμήμα διαδρομής.

ΙΙ) σε σχέση με ένα συγκεκριμένο αεροπορικό δρομολόγιο, τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στο εν λόγω δρομολόγιο επί τη συχνότητα που αυτό εκτελείται από το εν λόγω αεροσκάφος, επί μια συγκεκριμένη περίοδο, σε μια διαδρομή ή σε ένα τμήμα διαδρομής.

ζ) «ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ» σημαίνει την τιμή που πρόκειται να χρεωθεί για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν οι τιμές αυτές, συμπεριλαμβανόμενων και των τιμών και όρων για την αντιπροσωπεία και τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες, αλλά εξαιρούμενων των αμοιβών και όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου,

η) «ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ» σημαίνει τον πίνακα διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία ή όπως αυτός θα τροποποιηθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (3) του Άρθρου 17 της παρούσας Συμφωνίας. Ο Πίνακας Διαδρομών αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας και όλες οι αναφορές στη Συμφωνία θα περιλαμβάνουν αναφορά στον Πίνακα Διαδρομών, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά.

θ) «ΤΕΛΟΣ ΧΡΗΣΗΣ» σημαίνει μια χρέωση που επιβάλλεται στους αερομεταφορείς για την παροχή αερολιμενικών, αεροναυτιλιακών ή αεροπορικής ασφαλείας εγκαταστάσεις ή διευκολύνσεις.

ι) «Αναφορά σε Υπηκόους» Οι αναφορές, στην παρούσα Συμφωνία, σε υπηκόους της Ελληνικής Δημοκρατίας, θα νοούνται ως αναφορές σε υπηκόους των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

κ) «Αναφορά σε Αεροπορικές Εταιρείες» Οι αναφορές στην παρούσα Συμφωνία σε αερομεταφορέα (-εις) της Ελληνικής Δημοκρατίας θα νοούνται ως αναφορές σε αερομεταφορέα (-εις) διορισμένο (-ους) από την Ελληνική Δημοκρατία.

Άρθρο 2
ΠΑΡΟΧΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΩΝ

1) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, ώστε ο διορισμένος από αυτό αερομεταφορέας να μπορεί να καθιερώσει και να εκτελέσει διεθνή αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που καθορίζονται στο αντίστοιχο τμήμα του συνημμένου Πίνακα Δρομολογίων (εφεξής αναφερόμενα ως «ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ» και «ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ» αντίστοιχα).

2) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας, ο διορισμένος αερομεταφορέας κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα απολαμβάνει, για όσο χρονικό διάστημα εκτελεί ένα συμφωνηθέν δρομολόγιο σε μια καθορισμένη διαδρομή, τα ακόλουθα προνόμια:

α) να υπερίπταται, χωρίς προσγείωση, της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,

β) να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια για μη εμπορικούς σκοπούς, και

γ) να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια, στο σημείο ή στα σημεία που καθορίζονται, για το εν λόγω δρομολόγιο, στον Πίνακα Δρομολογίων, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση διεθνούς κυκλοφορίας επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου.

3) Καμία διάταξη της παραγράφου 1 του παρόντος Άρθρου δεν θα θεωρείται ότι παρέχει σε ένα διορισμένο αερομεταφορέα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το προνόμιο να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο που μεταφέρονται επ' αμοιβή ή με μίσθωση και προορίζονται για ένα άλλο σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3
ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ

1) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται να διορίζει, εγγράφως, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, έναν αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς, με σκοπό την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές και να αποσύρει το διορισμό οποιουδήποτε αερομεταφορέα ή να αντικαθιστά έναν διορισμένο προηγουμένως αερομεταφορέα με έναν άλλο.

2) Ο διορισμός αυτός θα πραγματοποιείται βάσει γραπτής αναγγελίας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών και των δύο Συμβαλλομένων Μερών, η οποία θα επιβεβαιώνεται με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

3) Ο αερομεταφορέας ή αερομεταφορείς που διορίζονται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορούν να υποχρεωθούν να ικανοποιήσουν το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος που πληροί τις τυπικές προϋποθέσεις που προβλέπονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις οι οποίες, συνήθως και εύλογα, εφαρμόζονται από αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος κατά την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

4) Μετά τη λήψη του εν λόγω διορισμού, οι Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα χορηγούν τις απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις και άδειες, με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:

α) στην περίπτωση ενός αερομεταφορέα που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i) είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και έχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και

ii) ασκείται και διατηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του, και η σχετική αεροπορική αρχή προσδιορίζεται ρητώς στο διορισμό.

β) Στην περίπτωση ενός αερομεταφορέα που διορίζεται από την Κυβέρνηση του Κράτους του Κουβέιτ:

i) ο αερομεταφορέας εδρεύει στην επικράτεια του Κράτους του Κουβέιτ και έχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το δίκαιο του Κουβέιτ, και

ii) το Κράτος του Κουβέιτ ασκεί και διατηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα και είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του.

(5) Όταν ένας αερομεταφορέας έχει διοριστεί και λάβει άδεια με τον τρόπο αυτό, σύμφωνα με το παρόν Άρθρο, μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αρχίσει να εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4
ΑΝΑΚΛΗΣΗ, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΟΡΩΝ

1) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται να αρνηθεί τη χορήγηση ή την ανάκληση της άδειας λειτουργίας, να αναστείλει την άσκηση των δικαιωμάτων που παρέχονται, στην παρούσα Συμφωνία, σε έναν αερομεταφορέα που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, ή να επιβάλει τέτοιους όρους στην άσκηση των εν λόγω δικαιωμάτων, όσους κρίνει αναγκαίους, όταν:

α) Στην περίπτωση των αερομεταφορέων που διορίζει η Ελληνική Δημοκρατία:

i) ο αερομεταφορέας είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή

ii) δεν ασκείται ή δεν διατηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του, ή η σχετική Αεροπορική Αρχή δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια στο διορισμό, ή

iii) ο αερομεταφορέας έχει ήδη διοριστεί, βάσει διμερούς Συμφωνίας μεταξύ του Κράτους του Κουβέιτ και ενός άλλου Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Κράτος του Κουβέιτ μπορεί να αποδείξει ότι, ασκώντας τα δικαιώματα κίνησης που απορρέουν από την παρούσα Συμφωνία σε ένα δρομολόγιο που περιλαμβάνει ένα σημείο σε ένα άλλο Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο αερομεταφορέας θα καταστρατηγούσε τους περιορισμούς, των δικαιωμάτων κίνησης που επιβάλλονται από μια διμερή Συμφωνία μεταξύ του Κράτους του Κουβέιτ και του άλλου Κράτους-Μέλους,

iv) ο αερομεταφορέας διαθέτει Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από ένα Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν υφίσταται διμερής Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ του Κράτους του Κουβέιτ και αυτού του Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και αυτό το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αρνηθεί να παραχωρήσει δικαιώματα κίνησης στους αερομεταφορείς που διορίζονται από το Κράτος του Κουβέιτ.

β) Στην περίπτωση των αερομεταφορέων που διορίζονται από την Κυβέρνηση του Κράτους του Κουβέιτ:

i) ο αερομεταφορέας δεν εδρεύει στην επικράτεια του Κράτους του Κουβέιτ ή δεν έχει λάβει άδεια, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του Κουβέιτ, ή

ii) το Κράτος του Κουβέιτ δεν ασκεί ή δεν διατηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα.

γ) σε κάθε περίπτωση στην οποία ο αερομεταφορέας αδυνατεί να συμμορφωθεί με τις νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις του Συμβαλλόμενου Μέρους που παρέχει τα προνόμια αυτά ή, με άλλο τρόπο, αδυνατεί να λειτουργήσει σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα Συμφωνία, ιδίως με τα Άρθρα για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών, υπό την προϋπόθεση ότι, εκτός αν η άμεση αναστολή ή επιβολή των όρων θεωρούνται αναγκαίες για την πρόληψη περαιτέρω παραβάσεων των νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων ή είναι προς το συμφέρον της ασφαλείας των αερομεταφορών, το δικαίωμα αυτό θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

2) Στην περίπτωση ενεργειών από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δυνάμει του παρόντος Άρθρου, τα λοιπά δικαιώματα και των δύο Συμβαλλομένων Μερών δεν θα θίγονται.

Άρθρο 5
ΤΕΛΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ

Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να επιβάλλει ή να επιτρέπει την επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών για τη χρήση των αεροδρομίων και των λοιπών διευκολύνσεων υπό τον έλεγχό του.

Τα τέλη που επιβάλλονται στην επικράτεια ενός των Συμβαλλομένων Μερών, για τη χρήση των αεροδρομίων και των λοιπών αεροπορικών διευκολύνσεων, στο αεροσκάφος του διορισμένου αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δεν μπορούν να είναι υψηλότερα από εκείνα που επιβάλλονται στα αεροσκάφη των εθνικών αερομεταφορέων που εκτελούν παρόμοια διεθνή αεροπορικά δρομολόγια.

Άρθρο 6
ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΤΕΛΗ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, επί τη βάσει της αμοιβαιότητας, θα απαλλάσσει το διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με τη σχετική του εφαρμοστέα νομοθεσία, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, τέλη επιθεώρησης και λοιπά εθνικά τέλη και δασμούς επί των αεροσκαφών, των καυσίμων, των λιπαντικών, τα αναλώσιμων τεχνικών εφοδίων, των ανταλλακτικών, συμπεριλαμβανόμενων και των κινητήρων, του συνήθους εξοπλισμού των αεροσκαφών, των εφοδίων των αεροσκαφών και των λοιπών ειδών που προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο σε σχέση με τη λειτουργία ή τη συντήρηση των αεροσκαφών του διορισμένου αερομεταφορέα αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ο οποίος εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, καθώς και του εξοπλισμού γραφείων που εισήχθη στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία του διορισμένου αερομεταφορέα, εντός των ορίων των διεθνών αεροδρομίων στα οποία λειτουργεί ο διορισμένος αερομεταφορέας, των αποθεμάτων εισιτηρίων, των αεροπορικών φορτωτικών, κάθε έντυπου υλικού το οποίο φέρει τυπωμένο το διακριτικό σήμα της εταιρείας και του συνηθισμένου διαφημιστικού υλικού που διανέμεται χωρίς επιβάρυνση από αυτόν το διορισμένο αερομεταφορέα.

2. Οι απαλλαγές που παρέχονται από το παρόν Άρθρο θα εφαρμόζονται στα είδη που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου:

α) τα οποία εισάγονται στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, από ή για λογαριασμό του αερομεταφορέα που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος,

β) τα οποία διατηρούνται επί του αεροσκάφους του αερομεταφορέα που διορίζεται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, μετά την άφιξη ή την αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,

γ) τα οποία παραλαμβάνονται επί του αεροσκάφους του αερομεταφορέα που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος και προορίζονται για χρήση κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, είτε αυτά τα είδη χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται εξ ολοκλήρου εντός της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που παρέχει την απαλλαγή είτε όχι, υπό την προϋπόθεση ότι η ιδιοκτησία και/ή η χρήση των ειδών αυτών δεν έχουν μεταβιβαστεί στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και τα εφόδια που συνήθως διατηρούνται επί του αεροσκάφους του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να εκφορτώνονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μόνο με την έγκριση των Τε-

λωνειακών Αρχών του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, μπορούν να τίθενται υπό την εποπτεία των εν λόγω Αρχών μέχρι και τη στιγμή που θα επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν, σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

Άρθρο 7
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

1. Ο διορισμένος αερομεταφορέας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα δικαιούται να διατηρεί τη δική του αντιπροσώπευση στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Ο διορισμένος αερομεταφορέας ενός Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί, σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του άλλου Μέρους που αφορούν στην είσοδο, τη διαμονή και την απασχόληση, να μετακαλεί και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους διευθυντικά στελέχη, προσωπικό πωλήσεων, τεχνικό, λειτουργικό και λοιπό εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο απαιτείται για την παροχή αεροπορικών δρομολογίων.

3. Στην περίπτωση διορισμού ενός γενικού αντιπροσώπου ή γενικού αντιπροσώπου πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος αυτός θα διορίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Κάθε διορισμένος αερομεταφορέας θα δικαιούται να προβαίνει στην πώληση αεροπορικών μεταφορών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους, απευθείας ή μέσω των αντιπροσώπων του, και κάθε πρόσωπο θα μπορεί να αγοράζει τις εν λόγω μεταφορές, σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί, στο διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το δικαίωμα να μεταφέρει στη χώρα του, κατόπιν υποβολής αιτήματος, σύμφωνα με τους ισχύοντες συναλλαγματικούς κανονισμούς, το πλεόνασμα των εσόδων έναντι των δαπανών, το οποίο επιτεύχθηκε σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Στην περίπτωση που ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς στη μεταφορά στου πλεονάσματος των εσόδων το οποίο επιτεύχθηκε από το διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Μέρος θα έχει, επίσης, το δικαίωμα να επιβάλει τους ίδιους περιορισμούς στον αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους.

Άρθρο 8
ΜΙΣΘΩΣΗ

1) Όταν ένας διορισμένος αερομεταφορέας προτίθεται να χρησιμοποιήσει στα συμφωνηθέντα δρομολόγια ένα αεροσκάφος, εκτός από αυτά που του ανήκουν, αυτό θα γίνεται με τους ακόλουθους όρους:

α) ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν ισοδυναμούν με την παροχή, στον εκμισθωτή αερομεταφορέα της άλλης χώρας, πρόσβασης σε δικαιώματα κυκλοφορίας τα οποία, διαφορετικά, δεν είναι διαθέσιμα σε αυτόν το μεταφορέα,

β) ότι το οικονομικό όφελος που θα προκύπτει για τον εκμισθωτή αερομεταφορέα δεν θα σχετίζονται με την άμεση οικονομική επιτυχία των εργασιών του εν λόγω διορισμένου αερομεταφορέα.

γ) ότι τα συμφωνηθέντα δρομολόγια από το διορισμένο αερομεταφορέα που χρησιμοποιεί το μισθωμένο αεροσκάφος δεν θα συνδέονται με τρόπο που να παρέχουν ενδιάμεσες υπηρεσίες, από το ίδιο αεροσκάφος, προς ή από τα δρομολόγια του εκμισθωτή αερομεταφορέα, στο δικό του δρομολόγιο ή δρομολόγια.

δ) τα πρότυπα ασφαλείας, όσον αφορά στη συντήρηση και τη λειτουργία των μισθωμένων αεροσκαφών, θα είναι ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται από τις Αεροπορικές Αρχές του διορισμένου αερομεταφορέα.

2) Ένας διορισμένος αερομεταφορέας δεν απαγορεύεται, με άλλο τρόπο, να παρέχει υπηρεσίες μέσω μισθωμένων αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι οποιαδήποτε συμφωνία μίσθωσης υπογραφεί θα πληροί τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ανωτέρω.

3) Ένας διορισμένος αερομεταφορέας θα ειδοποιεί εγγράφως, προ εξήντα (60) ημερών, τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για οποιαδήποτε χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών, μαζί με τους όρους των εν λόγω συμφωνιών και θα λαμβάνει προηγούμενη έγκριση από τις εν λόγω Αεροπορικές Αρχές, πριν τη χρήση οποιουδήποτε μισθωμένου αεροσκάφους.

4) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και εφόσον η μίσθωση αεροσκαφών καθίσταται αναγκαία για λόγους επείγουσας ανάγκης και η μίσθωση δεν υπερβαίνει τις ενενήντα (90) ημέρες, η έγκριση δεν μπορεί να απορρίπτεται μόνο για το λόγο ότι δεν υπήρξε ειδοποίηση προς εξήντα (60) ημερών, εάν υπήρξε εύλογη προηγούμενη ειδοποίηση.

5) Ανεξάρτητα από οποιαδήποτε προηγούμενη διάταξη, στις περιπτώσεις που ο εκμισθωτής του αεροσκάφους:

α) δεν είναι ούτε αερομεταφορέας ούτε ελέγχεται από αερομεταφορέα, και

β) δεν είναι ούτε θυγατρική εταιρεία, συνδεδεμένη εταιρεία, ούτε συνεργαζόμενη εταιρεία ενός αερομεταφορέα.

μια απλή ειδοποίηση προς τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα είναι αρκετή.

Άρθρο 9
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ

1) Οι νόμοι, οι κανόνες και οι κανονισμοί που ισχύουν σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, σχετικά με την άφιξη ή την αναχώρηση από την επικράτειά του, επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου και ταχυδρομείου αεροσκαφών (όπως οι κανονισμοί που αφορούν στην είσοδο, τον εκτελωνισμό, τη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας), θα ισχύουν για τους επιβάτες, το πλήρωμα ή το φορτίο του αεροσκάφους του αερομεταφορέα που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για όσο χρονικό διάστημα είναι στην επικράτεια του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2) Οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που σχετίζονται με την άφιξη, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτεια του αεροσκαφών που εκτελούν διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, ή με την εκμετάλλευση και τις πτήσεις των αεροσκαφών αυτών, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός της επικράτειάς του, θα εφαρμόζονται στα

αεροσκάφη και των δύο Συμβαλλομένων Μερών, χωρίς διάκριση λόγω εθνικότητας, και θα τηρούνται από τα εν λόγω αεροσκάφη κατά την άφιξη ή την αναχώρηση ή κατά την παραμονή στην επικράτεια του εν λόγω Μέρους.

3) Επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείο σε απευθείας διέλευση από την επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, θα υπόκειται σε απλουστευμένη μορφή τελωνειακού και/ή μεταναστευτικού ελέγχου. Αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείο θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς, τέλη επιθεώρησης και λοιπούς εθνικούς δασμούς και τέλη, εφόσον είναι σε απευθείας διέλευση.

Άρθρο 10
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ

1) Τα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας, τα πιστοποιητικά ικανότητας και οι άδειες που έχουν εκδοθεί ή τίθενται σε ισχύ και δεν έχουν λήξει, σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανόμενων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και της νομοθεσίας και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για τους σκοπούς της εκτέλεσης των υπηρεσιών που προβλέπονται στην παρούσα Συμφωνία, υπό τον όρο ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρα τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα τα οποία καθορίζονται ή μπορούν να καθοριστούν σύμφωνα με τη Σύμβαση.

2) Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο (1) ανωτέρω, που έχουν εκδοθεί από τις Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, για κάθε πρόσωπο ή διορισμένο αερομεταφορέα ή όσον αφορά σε ένα αεροσκάφος που εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές, θα επέτρεπαν μια διαφορά από τα πρότυπα που ορίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση, και η οποία διαφορά έχει κατατεθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, η Αεροπορική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να ζητήσει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων, σύμφωνα με το Άρθρο 17 της παρούσας Συμφωνίας, με τις Αεροπορικές Αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να βεβαιωθεί ότι η εν λόγω πρακτική είναι αποδεκτή από αυτές. Η αδυναμία επίτευξης μιας ικανοποιητικής συμφωνίας θα αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 11
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1) Θα υπάρχει δίκαιη και ίση ευκαιρία για τον αερομεταφορέα που διορίζει κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων σε οποιαδήποτε καθορισμένη διαδρομή, σύμφωνα με την παράγραφο (1) του Άρθρου 2 της παρούσας Συμφωνίας, μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών τους.

2) Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια που εκτελούνται από ένα διορισμένο αερομεταφορέα θα τηρούν, ως πρωταρχικό τους στόχο, τις διατάξεις της χωρητικότητας που είναι επαρκείς για την τρέχουσα, με ένα εύλογο συντελεστή πληρότητας, χωρητικότητα που επαρκεί για την κάλυψη των τρεχουσών και εύλογα αναμενόμενων απαιτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου, που προέρχονται ή προορίζονται για την επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει τον αερομεταφορέα. Το δικαίωμα του αερομεταφορέα, που έχει διοριστεί από οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, να επιβιβάζει ή να αποβιβάζει, σε σημείο εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, διεθνή κυκλοφορία που προορίζεται ή προέρχεται από τρίτες χώρες, θα είναι σύμφωνο με τις αρχές ότι μια τέτοια κυκλοφορία θα είναι συμπληρωματικού χαρακτήρα και ότι η χωρητικότητα θα σχετίζεται με:

α) τις απαιτήσεις κίνησης μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει τον αερομεταφορέα και των σημείων στις καθορισμένες διαδρομές,

β) τις απαιτήσεις κίνησης των περιοχών, μέσω των οποίων διέρχεται ο αερομεταφορέας, αφού ληφθούν υπόψη τα άλλα αεροπορικά δρομολόγια που εκτελούνται από τους αερομεταφορείς των κρατών που περιλαμβάνει η περιοχή, και

γ) τις απαιτήσεις των ενδιάμεσων υπηρεσιών του αερομεταφορέα.

Άρθρο 12
ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

1) Οι διορισμένοι αερομεταφορείς θα ανακοινώνουν στις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών, όχι αργότερα από τριάντα ημέρες πριν την έναρξη των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, σύμφωνα με το Άρθρο 2 της παρούσας Συμφωνίας, το είδος του δρομολογίου, τους τύπους των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν και τον πίνακα δρομολογίων. Αυτό θα ισχύει και για μεταγενέστερες αλλαγές, καθώς και πριν κάθε θερινό και χειμερινό πρόγραμμα.

2) Οι Αεροπορικές Αρχές που θα λαμβάνουν το εν λόγω πρόγραμμα δρομολογίων θα εγκρίνουν, κανονικά, τα προγράμματα ή θα προτείνουν τροποποιήσεις τους. Σε κάθε περίπτωση, οι διορισμένοι αερομεταφορείς δεν θα αρχίζουν τα δρομολόγιά τους πριν τα προγράμματα δρομολογίων εγκριθούν από τις ενδιαφερόμενες Αεροπορικές Αρχές. Η διάταξη αυτή θα ισχύει και για μεταγενέστερες αλλαγές.

Άρθρο 13
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Συμβαλλομένου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από αίτημά τους, όσα περιοδικά ή λοιπά στατιστικά στοιχεία μπορούν εύλογα να απαιτηθούν, για τον έλεγχο της χωρητικότητας που προβλέπεται από το διορισμένο αερομεταφορέα του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους, στις καθορισμένες διαδρομές, σύμφωνα με το Άρθρο 2 της παρούσας Συμφωνίας. Τα στοιχεία αυτά θα περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον καθορισμό της ποσότητας της κίνησης που μεταφέρεται.

Άρθρο 14
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

1) Τα τιμολόγια που αφορούν στα διεθνή αεροπορικά δρομολόγια που εκτελούνται από/προς/μέσω των επικρατειών των δύο Συμβαλλομένων Μερών θα καθο-

ρίζονται από τους διορισμένους αερομεταφορείς σε εύλογα επίπεδα, λαμβανομένων υπόψη όλων των συναφών παραγόντων, συμπεριλαμβανόμενων των δαπανών λειτουργίας και εύλογου κέρδους.

2) Τα τιμολόγια που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν θα απαιτείται να κατατεθούν από τους διορισμένους αερομεταφορείς του ενός Συμβαλλομένου Μέρους στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Ανεξάρτητα από τα ανωτέρω, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται να παρέμβει, ώστε:

α) να προλαμβάνει παράλογα διακριτικές τιμές ή πρακτικές,

β) να προστατεύει τους καταναλωτές από τις τιμές που είναι αδικαιολόγητα υψηλές ή περιοριστικές, λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, και

γ) να προστατεύει τους αερομεταφορείς από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές, λόγω επιδοτήσεων ή στήριξης, ή όπου υφίστανται αποδείξεις πρόθεσης εξάλειψης του ανταγωνισμού.

3) Ανεξάρτητα από τα ανωτέρω, οι διορισμένοι αερομεταφορείς του ενός Συμβαλλομένου Μέρους θα παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους πληροφορίες σχετικά με τον καθορισμό των τιμολογίων, κατά τρόπο και σε μορφή που θα καθορίζεται από τις Αρχές αυτές.

Άρθρο 15
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

1) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητά διαβουλεύσεις, ανά πάσα στιγμή, σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας, σε κάθε τομέα που αφορά τα πληρώματα, τα αεροσκάφη ή τη λειτουργία τους, που υιοθετούνται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός 30 ημερών από την υποβολή του εν λόγω αιτήματος.

2) Εάν μετά τις διαβουλεύσεις αυτές, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν τηρεί και δεν διαχειρίζεται αποτελεσματικά τα πρότυπα ασφαλείας σε κάθε τέτοιο τομέα, τα οποία είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ειδοποιεί το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τις διαπιστώσας αυτές και τα μέτρα που θεωρούνται αναγκαία για τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα και αυτό το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Η παράλειψη, από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, λήψης των κατάλληλων μέτρων εντός 15 ημερών ή εντός της μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που θα συμφωνηθεί, θα αποτελεί λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

3) Ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγου, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, για δρομολόγια προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους είναι δυνατόν, ενόσω αυτό βρίσκεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επί του αεροσκάφους και γύρω από αυτό, προκειμένου να ελεγχθεί τόσο η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και αυτών του πληρώματός του, όσο και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (στο παρόν Άρθρο αναφερόμενη ως «επιθεώρηση πίστας»), εφόσον αυτό δεν οδηγεί σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4) Εάν οποιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας προκαλέσει:

α) σοβαρές ανησυχίες ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνονται με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, ή

β) σοβαρές ανησυχίες ότι υφίσταται έλλειψη αποτελεσματικής τήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφαλείας που έχουν θεσπισθεί εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου,

το Συμβαλλόμενο Μέρος που προβαίνει στην επιθεώρηση, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης του Σικάγου, θα είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες το πιστοποιητικό άδειας, όσον αφορά στο εν λόγω αεροσκάφος ή σε σχέση με το πλήρωμα του αεροσκάφους, έχει εκδοθεί ή τέθηκε σε ισχύ, ή ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες λειτουργεί το αεροσκάφος αυτό, δεν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

5) Σε περίπτωση άρνησης πρόσβασης για τους σκοπούς της διεξαγωγής μιας επιθεώρηση πίστας ενός αεροσκάφους που εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς ενός Συμβαλλομένου Μέρους, σύμφωνα με την παράγραφο 3 ανωτέρω, από τον εκπρόσωπο του ίδιου του αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες, του τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 4 ανωτέρω, και να συνάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή.

6) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να τροποποιεί ανάλογα την άδεια λειτουργίας ενός αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, αμέσως, σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος καταλήξει στο συμπέρασμα, είτε ως αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης πίστας, μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας, μιας άρνησης πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, διαβουλεύσεων ή με άλλο τρόπο, ότι απαιτείται άμεση δράση για την ασφάλεια της λειτουργίας ενός αερομεταφορέα.

7) Κάθε ενέργεια από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 6 ανωτέρω, θα διακόπτεται μόλις η βάση για την ανάληψη της δράσης αυτής πάψει να υφίσταται.

8) Στις περιπτώσεις που η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει ένα αερομεταφορέα, το ρυθμιστικό έλεγχο του οποίου ασκεί και διατηρεί ένα άλλο Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, δυνάμει του παρόντος Άρθρου, θα ισχύουν εξίσου, σε ό,τι αφορά στην υιοθέτηση, την άσκηση ή τη διατήρηση των προτύπων ασφαλείας από αυτό το άλλο Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και όσον αφορά στην άδεια λειτουργίας του εν λόγω αερομεταφορέα.

Άρθρο 16
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

1) Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα

Μέρη επαναβεβαιώνουν ότι η υποχρέωση του ενός προς το άλλο να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς περιορισμό της γενικότητας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαιτέρως σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί Αδικημάτων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη, η οποία υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Συνθήκης για την Καταστολή της Παράνομης Κατάληψης Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Συνθήκης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Συμπληρωματικού του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας των Διεθνών Αερολιμένων, το οποίο υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, τη Σύμβαση για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ την 1 Μαρτίου 1991 και κάθε άλλη Σύμβαση στην οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συμμετάσχουν.

2) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, κάθε απαραίτητη συνδρομή, το ένα στο άλλο, προκειμένου να αποτρέψουν πράξεις παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών και άλλες παράνομες πράξεις κατά της ασφαλείας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, και οποιασδήποτε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, θα ενεργούν σύμφωνα με τα αεροπορικά πρότυπα και, στο βαθμό που εφαρμόζονται από αυτά, τις Συνιστώμενες Πρακτικές που έχουν θεσπιστεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και έχουν ενσωματωθεί ως Παραρτήματα της Σύμβασης και θα απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του νηολογίου τους, φορείς εκμετάλλευσης οι οποίοι έχουν την έδρα τους ή τη μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά της, βάσει της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και έχουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο, και από τους φορείς εκμετάλλευσης ή τους αερολιμένες στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας. Στην παράγραφο αυτή, η αναφορά στα πρότυπα ασφαλείας των αερομεταφορών περιλαμβάνει οποιαδήποτε διαφορά κοινοποιήθηκε από το οικείο Συμβαλλόμενο Μέρος.

4) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διαβεβαιώνεται ότι θα λαμβάνονται αποτελεσματικά μέτρα εντός της επικρατείας του, για την προστασία των αεροσκαφών, να ελέγχονται οι επιβάτες και τα μεταφερόμενα από αυτούς αντικείμενα, και τη διενέργεια κατάλληλων ελέγχων για το πλήρωμα, το φορτίο (συμπεριλαμβανόμενων και των χειραποσκευών) και των καταστημάτων των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης και ότι τα εν λόγω μέτρα θα προσαρμόζονται για την αντιμετώπιση της αύξησης της απειλής. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι οι φορείς του εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα οφείλουν να τηρούν, κατά την αναχώρηση ή κατά την παραμονή τους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας, σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στη χώρα αυτή, συμπεριλαμβανόμενου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και του Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενεργεί, επίσης, θετικά σε κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τη λήψη εύλογων ειδικών μέτρων αεροπορικής ασφαλείας, προς αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5) Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατάληψης αεροσκάφους της πολιτικής αεροπορίας ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας του αεροσκάφους αυτού, των επιβατών και του πληρώματός του, των αεροδρομίων ή της αεροναυτιλίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο, διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και τα λοιπά κατάλληλα μέτρα, με σκοπό να τερματιστούν το συντομότερο δυνατόν, με τον ελάχιστο δυνατό κίνδυνο για ζωές, τα εν λόγω περιστατικά ή απειλές.

6) Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει βάσιμους λόγους να θεωρεί ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει αποκλίνει από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει άμεσες διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα πρέπει να στοχεύουν στην επίτευξη συμφωνίας για τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των αμεσότερων λόγων ανησυχίας και την υιοθέτηση, στο πλαίσιο των προτύπων ασφαλείας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), των δράσεων που απαιτούνται για τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών ασφαλείας.

7) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, τα οποία μπορεί να θεωρεί εφικτά, προκειμένου να διασφαλίζει ότι ένα αεροσκάφος το οποίο είναι αντικείμενο μιας πράξης παράνομης κατάληψης ή άλλων ενεργειών παράνομης παρέμβασης, το οποίο έχει προσγειωθεί στην επικράτειά του, θα κρατείται στο έδαφος, εκτός αν η αναχώρησή του υπαγορεύεται από το επιτακτικό καθήκον για την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Όπου αυτό είναι δυνατό, τα μέτρα αυτά θα λαμβάνονται επί τη βάσει αμοιβαίων διαβουλεύσεων.

Άρθρο 17
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1) Ανταλλαγή απόψεων θα λαμβάνει χώρα, κατά περίπτωση, μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλομένων Μερών, προκειμένου να επιτυγχάνεται στενότερη συνεργασία και συμφωνία σε όλα τα θέματα που αφορούν στην εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας.

2) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να ζητήσει διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, με σκοπό την τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας ή του Πίνακα Διαδρομών. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός προθεσμίας 60 ημερών από την ημερομηνία λήψης του σχετικού αιτήματος. Τυχόν τροποποιήσεις της παρούσας Συμφωνίας, οι οποίες συμφωνούνται ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών, θα εγκρίνονται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με τις συνταγματικές του διαδικασίες και θα

τίθενται σε ισχύ κατά την ημερομηνία ανταλλαγής των διπλωματικών διακοινώσεων οι οποίες θα αναφέρουν την έγκριση αυτή, αν και είναι δυνατόν να συμφωνηθεί η εφαρμογή της τροποποίησης που συμφωνήθηκε, προσωρινά, από την ημερομηνία της συμφωνίας.

3) Εάν η τροποποίηση αφορά μόνο τον Πίνακα Διαδρομών, οι διαβουλεύσεις θα πραγματοποιούνται μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των δύο Συμβαλλομένων Μερών. Όταν οι Αρχές αυτές συμφωνήσουν σε ένα νέο ή αναθεωρημένο Πίνακα Διαδρομών, οι συμφωνηθείσες τροποποιήσεις θα τίθενται σε ισχύ από τη στιγμή που θα έχουν επιβεβαιωθεί με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 18
ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1) Εάν προκύπτει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη, κατά πρώτον, θα προσπαθούν να τη διευθετήσουν με διαπραγματεύσεις μεταξύ τους.

2) Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αδυνατούν να καταλήξουν, μέσα σε 60 ημέρες, σε διακανονισμό μέσω διαπραγματεύσεων, θα παραπέμπουν τη διαφορά για λήψη απόφασης σε ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή, κατόπιν αιτήματος ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σε ένα διαιτητικό δικαστήριο. Το διαιτητικό δικαστήριο θα απαρτίζεται από τους εξής:

α) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διορίζει ένα διαιτητή. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος παραλείψει να διορίσει το διαιτητή του εντός 60 ημερών, ο εν λόγω διαιτητής θα διορίζεται από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας, κατόπιν αιτήματος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

β) Ο τρίτος διαιτητής, ο οποίος θα είναι υπήκοος ενός τρίτου Κράτους και ο οποίος θα προεδρεύει του διαιτητικού δικαστηρίου, θα διορίζεται είτε,

1. με συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, είτε

2. εάν, εντός 60 ημερών, τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν συμφωνήσουν, με διορισμό από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας, μετά από το αίτημα ενός των Συμβαλλομένων Μερών.

3) Το διαιτητικό δικαστήριο θα λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία. Οι αποφάσεις αυτές θα είναι δεσμευτικές για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιβαρύνεται με το κόστος των ιδίων μελών του, καθώς και με αυτό της εκπροσώπησής του στα πλαίσια της διαιτητικής διαδικασίας. Το κόστος του Προέδρου, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη, θα βαρύνουν ισομερώς τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το διαιτητικό δικαστήριο θα καθορίζει τη δική του διαδικασία.

4) Εάν και εφόσον οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή ο διορισμένος αερομεταφορέας του παραλείψουν να συμμορφωθούν με μια απόφαση η οποία εκδίδεται βάσει της παραγράφου (3) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίζει, να καθυστερεί ή να ανακαλεί οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια αφορούν στο αντικείμενο της διαφοράς, τα οποία έχει χορηγήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, έως ότου αποδειχθεί η συμμόρφωση.

Άρθρο 19
ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να ειδοποιήσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος εγγράφως, δια της διπλωματικής οδού, για την απόφασή του να τερματίσει την παρούσα Συμφωνία. Ένα αντίγραφο της ειδοποίησης θα κοινοποιείται, ταυτόχρονα, στο Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Εάν σταλεί μια τέτοια ειδοποίηση, η παρούσα Συμφωνία θα τερματίζεται δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία λήψης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος της ειδοποίησης για τον τερματισμό, εκτός αν, με συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, η εν λόγω ειδοποίηση ανακληθεί πριν τη λήξη της περιόδου αυτής. Σε περίπτωση που το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος παραλείπει να γνωρίσει τη λήψη, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις ημέρες μετά την ημερομηνία λήψης του αντιγράφου της από το Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 20
ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΠΟΛΥΜΕΡΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Σε περίπτωση που μια γενική πολυμερής σύμβαση αεροπορικών μεταφορών, η οποία έχει γίνει δεκτή από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, τεθεί σε ισχύ, οι διατάξεις της εν λόγω σύμβασης θα υπερισχύουν. Οποιεσδήποτε συζητήσεις με σκοπό να καθοριστεί ο βαθμός στον οποίο η παρούσα Συμφωνία τερματίζεται, αντικαθίσταται, τροποποιείται ή συμπληρώνεται από τις διατάξεις της πολυμερούς σύμβασης, θα λαμβάνουν χώρα σύμφωνα με την παράγραφο (2) του Άρθρου 17 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 21
ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ

Η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημα της θα καταχωρηθούν στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, από το Κράτος του Κουβέιτ.

Άρθρο 22
ΤΙΤΛΟΙ

Οι τίτλοι προστίθενται στην παρούσα Συμφωνία στην αρχή κάθε Άρθρου, για σκοπούς αναφοράς και ευκολίας και σε καμία περίπτωση προκειμένου να ορίσουν, περιορίσουν ή περιγράψουν το πεδίο εφαρμογής ή την πρόθεση της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 23
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ μετά την εκπλήρωση των εσωτερικών νομικών απαιτήσεων από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, τα οποία θα ενημερώσουν αμοιβαία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων αυτών, μέσω της ανταλλαγής διπλωματικών διακοινώσεων.

Η Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα από την ημερομηνία λήψης της τελευταίας ειδοποίησης.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφοντες, όντας δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία στην Πόλη του Κουβέιτ σήμερα 20 Ιανουαρίου 2010.

Η παρούσα Συμφωνία συντάχθηκε σε έξι (6) πρωτότυπα, από δύο (2) για την αραβική, την ελληνική και την αγγλική γλώσσα, όλα τα κείμενα όντας εξίσου αυθεντικά. Το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύει σε περίπτωση διαφορών σχετικά με την ερμηνεία των δύο άλλων κειμένων.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΚΟΥΒΕΪΤ
Σπύρος Κουβέλης Υφυπουργός Εξωτερικών	H.E. Khalid S. Al-Jarallah Υφυπουργός Εξωτερικών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

1. ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Διαδρομές που θα εκτελούνται από το διορισμένο αερομεταφορέα του Κράτους του Κουβέιτ, με πλήρη δικαιώματα κίνησης και προς στις δύο κατευθύνσεις:

Σημεία στο Κράτος του Κουβέιτ	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Σημεία πέραν
Σημεία στο Κράτος του Κουβέιτ	Τρία σημεία	Οποιαδήποτε τρία σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιαδήποτε σημεία

2. ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Διαδρομές που θα εκτελούνται από το διορισμένο αερομεταφορέα της Ελληνικής Δημοκρατίας, με πλήρη δικαιώματα κίνησης και προς τις δύο κατευθύνσεις:

Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία στο Κράτος του Κουβέιτ	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Τρία σημεία	Σημεία στο Κράτος του Κουβέιτ	Οποιαδήποτε σημεία

Σημειώσεις:

1. Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν μπορούν, κατ' επιλογή του (-ων) διορισμένου (-ων) αερομεταφορέα (-ων), να παραλείπονται σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις, προς κάθε κατεύθυνση.

2. Τα σημεία στην επικράτεια του Κουβέιτ και τα σημεία στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1 και 2 του παρόντος Παραρτήματος και τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν που καθορίζονται και στις δύο διαδρομές θα επιλέγονται ελεύθερα από τους διορισμένους αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους και θα γνωστοποιούνται στις Αεροπορικές Αρχές και των δύο Συμβαλλομένων Μερών τριάντα (30) ημέρες πριν την έναρξη των δρομολογίων. Τα σημεία που αρχικά επιλέγονται μπορούν, ομοίως, να αντικατασταθούν.

3. Οι συχνότητες και οι πίνακες δρομολογίων που καθορίζονται για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων θα γνωστοποιούνται στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν την έναρξη της εκτέλεσης. Αυτό θα εφαρμόζεται, επίσης, και πριν κάθε θερινό και χειμερινό πρόγραμμα δρομολογίων.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE STATE OF KUWAIT

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the State of Kuwait, hereinafter called the Contracting Parties,

Desiring to foster the development of Air Services between the Hellenic Republic and the State of Kuwait and to promote in the greatest possible measure international co-operation in this field.

Desiring to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation and of the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,

Have agreed as follows:

Article 1

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the text otherwise requires:-

a) **«THE CONVENTION»** means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof so far as these Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties.

b) **«AGREEMENT»** means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;

c) **«AERONAUTICAL AUTHORITIES»** means in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation, in the

case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority or in both cases any other person or agency authorised to perform the functions exercised by the said authorities;

d) **«DESIGNATED AIRLINE»** means any airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate the agreed air services on the routes specified in accordance with Article 2 of this Agreement;

e) **«TERRITORY», «AIR SERVICE», «INTERNATIONAL AIR SERVICE» and «STOP FOR NON TRAFFIC PURPOSE»** shall for the purpose of this Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

f) **«CAPACITY»** means:-

I) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or a section of a route.

II) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

g) **«TARIFF»** means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

h) **«SCHEDULE»** means the route schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (3) of Article 17 of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

i) **«USER CHARGE»** means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property, or facilities.

j) **«Reference to Nationals»** References in this Agreement to nationals of the Hellenic Republic, shall be understood as referring to nationals of European Community Member States;.

k) **«Reference to Airlines»** References in this Agreement to airline(s) of the Hellenic Republic shall be understood as referring to airline(s) designated by the Hellenic Republic.

Article 2

GRANTING OF RIGHTS AND PRIVILEGES

1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule thereto (hereinafter called **«AGREED SERVICES»** and **«SPECIFIED ROUTES»** respectively).

2) Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

   a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,

   b) to make stops in the said territory for non-traffic purpose, and

   c) to make stops in the said territory at the point or points specified for that route in the Schedule for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

3) Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.

(2) Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, confirmed by the exchange of diplomatic notes.

(3) The airline or airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

(4) On receipt of such designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

(i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating License in accordance with European Community law, and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.

(b) In the case of an airline designated by the Government of the State of Kuwait:

(i) the airline is established in the territory of the State of Kuwait and has a valid Operating License in accordance with Kuwaiti law; and

(ii) the State of Kuwait exercises and maintains effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operator's Certificate.

(5) When an airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.

Article 4

REVOCATION, LIMITATION AND IMPOSITION OF CONDITIONS

(1) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization, suspend the exercise of the rights granted in this Agreement to an airline designated by the other Contracting Party, or impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary where:

(a) In the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

(i) the airline is not established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European

Community or does not have a valid Operating License in accordance with the European Community law ; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is already authorised to operate under a bilateral Agreement between the State of Kuwait and another EC Member State and the State of Kuwait can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another EC Member State, the air carrier would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral Agreement between the State of Kuwait and that other Member State; or

(iv) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a EC Member State and there is no bilateral Air Services Agreement between the State of Kuwait and that EC Member State, and that EC Member State has denied traffic rights to the airlines designated by the State of Kuwait.

(b) In the case of an airline designated by the Government of the State of Kuwait:

(i) the airline is not established in the territory of the State of Kuwait or is not licensed in accordance with the applicable law of Kuwait ; or

(ii) the State of Kuwait is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline.

(c) in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement, especially with Articles on

Aviation Safety and Security; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(2) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the other rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

Article 5

AIRPORTS AND FACILITY CHARGES

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of the national airline engaged in similar international air services.

Article 6

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1.- Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, other taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection

with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the office equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2.- The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

(a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party ;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3.- The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1.- The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2.- The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3.- In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4.- Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

5.- Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

6.- If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party, the other Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Contracting Party's airline.

Article 8

LEASING

1) When a designated airline proposes to use an aircraft on the agreed services other than one owned by it, this shall be done on the following conditions:

a) that such arrangements shall not be equivalent to giving a lessor airline of another country access to traffic rights not otherwise available to that airline;

b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline shall not be related to the direct financial success of the operations of the designated airline concerned.

c) that the agreed services by the designated airline using the leased aircraft shall not be linked so as to provide through services by the same aircraft to or from the services of the lessor airline on its own route or routes.

d) the safety standards, with respect to maintenance and operation, of the leased aircraft are equivalent to those established by the aeronautical authorities of the designated airline.

2) A designated airline is not otherwise prohibited from providing services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed in paragraph 1 above.

3) A designated airline shall give sixty (60) days written notification to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party of any leasing of aircraft together with the terms of such arrangements and obtain prior approval of the said Aeronautical Authorities before using any leased aircraft.

4) On the exceptional basis and where the leasing of aircraft becomes necessary for urgent reasons and the lease does not exceed ninety (90) days, approval shall not be withheld solely for the reason that

less than sixty (60) days notice was given if reasonable prior notification was given.

5) Notwithstanding anything in the foregoing where the lessor of the aircraft:

a) is neither an airline nor controlled by one: and
b) is neither a subsidiary company of, related company to, nor an associate company of an airline.

a simple notification to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party will suffice.

Article 9

ENTRY AND CLEARANCE REGULATIONS

1) The laws, rules and regulations in force at one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew or cargo and mail of aircraft (such as regulation relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

2) The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to, stay in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Contracting Parties without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that party.

3) Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the territory of a Contracting Party shall be subject to a simplified form of customs and/or immigration control. Baggage, cargo and mail shall be

exempt from customs duties, inspection fees and other national duties and charges if in direct transit.

Article 10

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Community and unexpired, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention.

2) If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 11

CAPACITY PROVISIONS

1) These shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services on any specified route in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement between their respective territories.

2) The agreed services provided by a designated airline shall retain, as their primary objective the provisions of capacity adequate to current, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark or to disembark at the point in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principles that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

a) traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes:

b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of other air services operated by the airlines of the states comprising the area, and

c) the requirements of through airline operation.

Article 12

APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

1) The designated airlines shall communicate, to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes

in accordance with Article 2 of this Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes as well as before each summer and winter schedule.

2) The Aeronautical Authorities receiving such flight schedules shall normally approve the schedules of suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules are approved by the Aeronautical Authorities concerned. This provision shall like wise apply to later changes.

Article 13

INFORMATION AND STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall furnish to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the specified routes in accordance with Article 2 of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried.

Article 14

ESTABLISHMENT OF TARIFFS

1) The tariffs in respect of international air services operated to/from/through the territories of the two Contracting Parties shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation and reasonable profit.

2) The Tariffs established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Not

withstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

a. prevent unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protect consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protect airlines from prices that are artificially low due to subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

3) Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

Article 15

AVIATION SAFETY PROVISIONS

1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2) If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representative of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

4) If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate of licenses on respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 and 6 above shall be discontinued once the basis for taking of that action ceases to exist.

8) When the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of operating authorization of that airline.

Article 16

AVIATION SECURITY

1) The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interface form an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil

Aviation signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licenses in accordance with European Community Law, and the operators or airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the contracting Party concerned.

4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet the increase in the threat. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Community law. Each Contracting Party shell also act favorably upon any request from the other Contracting

Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of worry and to adopt in the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7) Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 17

CONSULTATIONS AND MODIFICATIONS

1) Exchange of views shall take place as needed between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties in order to achieve closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

2) Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this

Agreement or the Route Schedule. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date or receipt of such request. Any amendment to this Agreement, agreed to as a result of such consultations, shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval, though it may be agreed to apply the amendment agreed to provisionally from the date of agreement.

3) If the amendment relates only to the Route Schedule, the consultations shall be between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Route_Schedule, the agreed amendments shall come into force as soon as they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations between themselves.

2) If the Contracting Parties fail to reach within 60 days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to a person or body or at the request of one of the Contracting Parties to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:

a) Each contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate his arbitrator within 60 days, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of the other Contracting Party.

b) The third arbitrator, who shall be a national of a third state and who shall preside the arbitrate tribunal, shall be nominated either,

1. by agreement between the Contracting Parties; or
2. if within 60 days the Contracting Parties do not so agree, by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organization by the request of either Contracting Party.

3) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of his own member as well as of his representation in the arbitral proceedings; the cost of the Chairman and any other cost shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

4) If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges relating the subject of the dispute which it has granted by virtue of this Agreement until compliance is established.

Article 19

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party in writing through diplomatic channels of his decision to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of the receipt by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization of his copy.

Article 20

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTION

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph (2) of Article 17 of this Agreement.

Article 21

REGISTRATION

This Agreement and its Annex shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the State of Kuwait.

Article 22

TITLES

Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of this Agreement,

Article 23

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force after fulfillment of the internal legal requirements by each Contracting Party, which shall notify

each other of the fulfillment of such requirements through exchange of the diplomatic notes.

The Agreement shall come into force on the first day of the next month from the date of the receipt of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement at Kuwait City at this day of 5 Safar 1430H. corresponding in 20th of January 2010.

This Agreement, done in six (6) originals, two (2) each in the Arabic and the Greek and the English languages, all texts being equally authentic. The English text shall prevail in the event on any discrepancy in interpretation of the two other texts.

FOR THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC	FOR THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT
H.E. Spyros Kouvelis	H.E. Khalid S. Al-Jarallah
Deputy Minister of Foreign Affairs	Undersecretary of the Ministry of Foreign Affairs

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. **SCHECULE I**

Routes to be operated by the designated airline of the **State of Kuwait** with full traffic rights in both directions:

Points in the State of Kuwait	Intermediate Points	Points in the Hellenic Republic	Beyond Points
Points in the State of Kuwait	Three Points	Any three points in the Hellenic Republic	Any Points

2. **SCHECULE II**

Routes to be operated by the designated airline of the **Hellenic Republic** with full traffic rights in both directions:

Points in the Hellenic Republic	Intermediate Points	Points in the State of Kuwait	Beyond Points
Points in the Hellenic Republic	Three Points	Points in the State of Kuwait	Any Points

Notes:

1. Intermediate points and points beyond may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights in each direction.

2. The points in the territory of Kuwait and the points in the territory of the Hellenic Republic indicated on section 1 and 2 of this Annex and intermediate points and points beyond established on both routes shall be freely selected by the designated airlines of each Contracting Party and will be notified to the Aeronautical

Authorities of both Contracting Parties thirty (30) days before the commencement of the services. The points initially selected may be replaced likewise.

3. The frequencies and time schedules established for the operation of the agreed services shall be notified to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the start of the operation. This shall likewise apply before each summer and winter schedules.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται, από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 23 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 20 Μαΐου 2011

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΡΟΥΤΣΑΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 24 Μαΐου 2011

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004